

行なうことになったので、これに対処するため、昭和39・3・5
本社新幹線局所属の現業機関として、大阪保線所を設置した。
同年4・1 東海道新幹線支社の設置に伴い同支社に移管され、そ
の後同年4・21 東京・静岡・名古屋に保線所が設置された。

保線所には、保線支所と機械軌道支所とが置かれ、保線支所
には巡検班と作業班とが置かれている。また東京保線所は保線
支所3、機械軌道支所1、静岡保線所は保線支所3、機械軌道支所
2、名古屋保線所は保線支所4、機械軌道支所2、大阪保線所は
保線支所2、機械軌道支所1という構成となっている。

保線所には、所長、支所長、助役、事務掛、技術掛、*軌道
検査長、*軌道検査掛、保線機械掛、*用務掛、*軌道作業長
および*軌道掛が置かれている。(宮坂正直)

ホバークラフト (英)hovercraft 空中に浮く乗り物の意
味で、イギリスの水上用船の商品名。GEM (ground effect
machine)または ACV (air cushion vehicle)ともいうが、これ
は陸上用にも使われる。昭和28年に C. Cockrell により発明
された。空気を水面に向かって吹きつけ、その反力で生ずる揚力
により水上を浮いて走行する。通常の排水型の船と異なって造
波抵抗がほとんどないから高速が容易に出せる。空気は船体上
部から取り入れ、ファンで圧力を与えて水面に吹きつける。船
体の下面全体から空気を吹き出すプレナムチャンバー (plenum
chamber)型、下面の周辺だけから吹き出すアニュラージェット
(annular jet)型、両側に水面すれすれまたは水中に達する壁を
設け、前後だけから空気を吹き出すサイドウォール(side wall)
型があるが、アニュラージェット型だけが実用になっている。

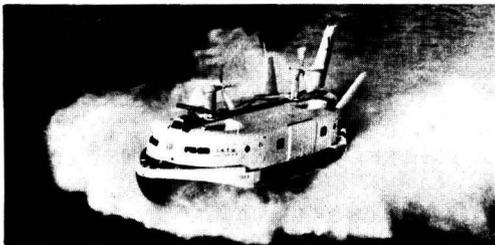


写真-1 SRN3型ホバークラフト

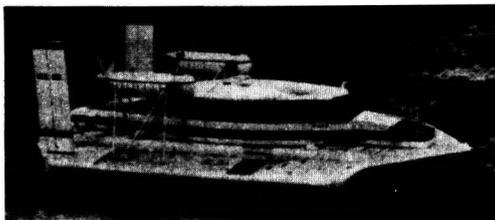


写真-2 VA3型ホバークラフト

ジェットの内部の圧力は数百 kg/m² で、これで船体をささ
える。波にたたかれないためには、浮揚高さを大きくする必要
があるが、浮揚馬力はほぼ浮揚高さに比例するので、船体下部
のジェットの両側をゴムで囲って、見かけの浮揚高さを小さく
したフレキシブルスカートを採用することにより、高い波や階
段も越えられるようになった。横と縦の復原力を出すために、
ジェットに囲まれた内部を仕切ったりするいろいろの工夫があ
る。上下動の復原力は普通の型では問題はない。浮揚馬力を減
らすために循環型ジェットの構想がある。一部の空気を循環さ
せると、上下動の復原力を失わずに浮揚馬力を減らすことがで
きる。

浮揚および推進の機関は、小型を除きガスタービンを用いる。

推進には空中プロペラを用いる。実用船では二つ以上のプロペ
ラを持っているから、これを横向きにしたり、片方を逆ピッチ
にしたりして、停止時には旋回する。高速時には空中の尾翼を
使うが、横すべりが大きいから、水中に板を出す工夫も考案さ
れている。船体を進行方向に傾けて、浮揚力の一部を推進に使
う考えもある。

抵抗は空気抵抗が主であるから風の影響をまともに受け、無
風時70knotでも20m/sの向い風を受ければ31knotに低下す
る。したがって運航面では相当の余裕をもつ必要がある。乗り
ごころは良いといわれている。軽合金製であるから値段は水中
翼船より相当高い。港の設備が不用なのが特長である。スカ
ートの寿命はコンクリート上を走行するとき300時間、水中では
ずっと長い。

イギリスでは Westland (もと Saunders Roe), Vickers-
Armstrong, Britten-Norman, Denny が開発している。わが国
では三菱重工が Westland, 三井造船が Vickers と提携してい
る。昭和40年中に有明海で実用化される予定。アメリカでは
Bell の Hydroskimmer などがあるが、すべて軍用である。

(篠田仁吉)

ほばしらケーブル 帆柱ケーブル 1 事業者の概要

名称 帆柱ケーブル株式会社、本社 北九州市八幡区大字
尾倉字平原、おもな事業 地方鉄道(鋼索式)・売店経営、
資本金 230万円、鉄道従業員22人、保有車両 鋼索客車2。
沿革 昭和32・2・25免許、同年3・1会社創立。

2 地方鉄道線

尾倉公園・帆柱山間
1.1km、単線、鋼索式、
動力電気、軌間1.067
m、昭和32・11・12開
業。



3 沿線の観光地

尾倉公園・帆柱山。

4 運輸概況

項目	年度	昭和 36	37	38
旅客輸送人員(千人)		465	506	409
人キロ(千)		558	607	491
貨物輸送トン数(千ト)		—	—	—
トンキロ(千)		—	—	—
旅客収入(千円)		30,330	34,206	27,416
貨物収入(〃)		—	—	—
運輸雑収(〃)		2,576	3,954	3,525
収入合計(〃)		32,906	38,160	30,941
営業費(〃)		28,977	32,596	33,372
営業利益(〃)		3,929	5,564	△ 2,431
営業係数		88	85	108

(木川 卓)

ほんしゃけいかくこうじ 本社計画工事 設備投資は従
来、本社計画工事および*支社計画工事に区分されていたが、
地方分権化の方針に沿い、適正な権限の配分をはかるため、昭
和40年度分の設備投資から本社計画工事、*本社承認工事およ
び支社計画工事の3本建てとなった。

新しい本社計画工事は、次のものに限定されている。

(1) 経営的見地からみて支社に動機づけが困難なもの、もし
くは動機が1支社に限定されないもの。

(2) 全社の見地から、本社において計画を統合する必要のあ
るもの。